

学校编码: 10384

分类号_____密级_____

学号: 15720111151822

UDC_____

厦 门 大 学

硕 士 学 位 论 文

发展中国家基础设施与服务贸易动态比较
优势的实证研究

Empirical Study on Infrastructure and Service Trade
Dynamic Comparative Advantage of Developing Countries

包 婷

指导教师姓名: 黄建忠 教授

专 业 名 称: 国际贸易学

论文提交日期: 2014 年 3 月

论文答辩日期: 2014 年 月

学位授予日期: 2014 年 月

答辩委员会主席:

评 阅 人:

2014 年 3 月

厦门大学学位论文原创性声明

本人呈交的学位论文是本人在导师指导下,独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考其他个人或集体已经发表的研究成果,均在文中以适当方式明确标明,并符合法律规范和《厦门大学研究生学术活动规范(试行)》。

另外,该学位论文为()课题(组)的研究成果,获得()课题(组)经费或实验室的资助,在()实验室完成。(请在以上括号内填写课题或课题组负责人或实验室名称,未有此项声明内容的,可以不作特别声明。)

声明人(签名):

年 月 日

厦门大学学位论文著作权使用声明

本人同意厦门大学根据《中华人民共和国学位条例暂行实施办法》等规定保留和使用此学位论文，并向主管部门或其指定机构送交学位论文（包括纸质版和电子版），允许学位论文进入厦门大学图书馆及其数据库被查阅、借阅。本人同意厦门大学将学位论文加入全国博士、硕士学位论文共建单位数据库进行检索，将学位论文的标题和摘要汇编出版，采用影印、缩印或者其它方式合理复制学位论文。

本学位论文属于：

（ ） 1. 经厦门大学保密委员会审查核定的保密学位论文，
于 年 月 日解密，解密后适用上述授权。

（ ） 2. 不保密，适用上述授权。

（请在以上相应括号内打“√”或填上相应内容。保密学位论文应是已经厦门大学保密委员会审定过的学位论文，未经厦门大学保密委员会审定的学位论文均为公开学位论文。此声明栏不填写的，默认为公开学位论文，均适用上述授权。）

声明人（签名）：

年 月 日

中文摘要

20 世纪 80 年代以来,国际服务贸易发展迅速,不仅总量快速增长,结构也在加快升级。在世界服务贸易格局中,发展中国家总体处于劣势地位,难以与发达国家抗衡,发展中国家要想在国际服务贸易中处于有利地位,必须要实现服务贸易比较优势的动态转变。根据国内外学者的研究,服务贸易比较优势动态转变的两种基本途径是要素积累和技术进步,而一国基础设施的投入不仅能促进各种不同生产要素的积累,而且会对技术进步产生一定的影响,各国学者的实证研究也证明了基础设施对贸易和经济增长的重要作用。因此,本文尝试从广义基础设施角度出发,从理论和实证方面研究基础设施与服务贸易动态比较优势演化的关系,对提升发展中国家服务贸易的比较优势,具有重要的意义。

理论研究方面,首先从广义角度对基础设施进行界定,然后借鉴 H.Oniki and H.Uzawa 的分析框架以及李默尔的“要素禀赋三角”来研究基础设施、要素积累以及服务贸易动态比较优势的关系,将传统的三种生产要素进行修正,详细分析了基础设施如何对应不同生产要素的积累从而影响服务贸易动态比较优势。

实证研究方面,首先对发展中国家服务贸易比较优势的现状进行分析,然后研究了中国基础设施投入与服务贸易动态比较优势的相关关系,再主要对发展中国家 1995-2012 年的面板数据进行计量回归分析,并与发达国家样本的回归结果进行比较。结果表明:基础设施投入对发展中国家服务贸易比较优势的动态转变具有重要的影响。其中,生产性基础设施对发展中国家服务贸易出口总量的提升作用大于贸易结构;非生产性基础设施对发展中国家服务贸易出口总量和结构的促进作用有待提升;制度性基础设施对发展中国家服务贸易出口总量的增加有较明显作用,对贸易结构的促进作用有待提升。而与发达国家对比显示:发展中国家的生产性基础设施和制度性基础设施对服务贸易比较优势的提升作用更明显,而非生产性基础设施对服务贸易比较优势的影响不及发达国家。

最后,针对发展中国家服务贸易动态比较优势现状以及实证结果提出了相应的政策建议。

关键词: 广义基础设施; 服务贸易; 动态比较优势; 要素禀赋三角

ABSTRACT

Since the 1980 s, the international service trade has developed rapidly, not only the amount, but also the structure, service trade is playing a more and more important role in world trade. In the pattern of international service trade, developing countries are at disadvantage position, difficult to compete with the developed countries. If developing countries want to be in a strong position in service trade, they must realize the dynamic change of the comparative advantages in service trade. According to the research of scholars both at home and abroad, there are two basic ways to realize the dynamic change, the factor accumulation and technology progress. And a country's infrastructure investment can not only promote the accumulation of various factors of production, but also have certain influence on technology progress. Empirical research of international scholars also proved that the infrastructure plays an important role in trade and economic growth. Therefore, this paper attempts to study the relationship between infrastructure and dynamic comparative advantage of service trade, based on a broad infrastructure perspective, which will have important significance in improving the comparative advantage of service trade in developing countries.

Theoretically, this paper first defined the infrastructure from the broad perspective, and then learned from the H.Oniki and H.Uzawa's analysis framework and Leamer's "factor endowment triangle" to study the relationship among infrastructure, the factor accumulation and dynamic comparative advantage of service trade. This paper tried to amend the traditional three factors of production and analyzed in detail how the various infrastructure corresponding to different accumulation of production factors so as to affect the dynamic change of the comparative advantages of service trade.

Empirically, this paper firstly analyzed the status of comparative advantage in service trade in developing countries, and then studied the correlation between Chinese infrastructure investment and the dynamic comparative advantage of service

trade. This paper mainly used panel data of developing countries during 1995 to 2012 to do econometric regression analysis, and tried to compare with the regression of developed countries. The results show that the infrastructure investment in developing countries has great effect on the dynamic transformation of service trade comparative advantage. Among them, the productive infrastructure in developing countries have greater effect on the total service export than the service trade structure, the effect on the service trade amount and structure of non-productive infrastructure in developing countries needs to ascend, and institutional infrastructure in developing countries have significant effect on the amount of service trade exports, but the promotion of trade structure needs to ascend. Compared with developed countries, we have the conclusion that the productive infrastructure and institutional infrastructure in developing countries have more significant effect on the promotion of service trade comparative advantage than developed countries, but non-productive infrastructure have less impact on service trade comparative advantage than developed countries.

Finally, this paper put forward some corresponding policy recommendations, according to the present situation of the dynamic comparative advantage of service trade in developing countries and the empirical results.

Key Words: Generalized Infrastructure; Service Trade; Dynamic Comparative Advantage; Factor Endowment Triangle

目录

中文摘要	I
ABSTRACT	II
第一章 导论	1
第一节 选题背景及研究意义	1
第二节 文献综述	3
一、国内外关于基础设施的研究现状.....	3
二、国内外关于服务贸易动态比较优势的研究现状.....	7
三、研究现状述评.....	12
第三节 研究方法思路	13
第四节 创新点与不足	15
一、创新点.....	15
二、难点和不足之处.....	15
第二章 基础设施与服务贸易动态比较优势的理论研究.....	16
第一节 基础设施概念界定	16
一、国外关于基础设施概念的界定.....	16
二、国内关于基础设施概念的界定.....	17
三、本文的界定.....	17
第二节 基础设施与服务贸易动态比较优势的理论分析	18
一、要素积累与服务贸易比较优势的动态转变.....	18
二、多要素视角下的基础设施与服务贸易比较优势的动态转变.....	20
第三章 发展中国家服务贸易动态比较优势的现状分析.....	28
第一节 指标以及样本的选取	28
一、指标选取.....	28
二、样本选取.....	29
第二节 基于 RCA 指数的发展中国家服务贸易比较优势分析	29
一、整体分析.....	29
二、分部门分析.....	30
第三节 基于 TC 指数的发展中国家服务贸易比较优势分析.....	34
一、整体分析.....	34
二、分部门分析.....	36
第四节 基于 ASTS 指数的发展中国家服务贸易比较优势分析	38
第四章 基础设施与服务贸易动态比较优势的实证研究.....	40
第一节 模型的构建	40
一、指标选取.....	40
二、样本选取.....	41
三、数据来源.....	41

四、模型建立.....	42
第二节 中国基础设施投入与服务贸易动态比较优势的相关性研究	42
一、中国基础设施发展状况.....	42
二、中国服务贸易比较优势发展状况.....	47
三、中国基础设施投入与服务贸易动态比较优势的相关性.....	49
第三节 基于发展中国家的计量回归与分析	51
一、相关计量检验.....	51
二、模型回归.....	53
第四节 发展中国家与发达国家计量回归的对照比较	58
一、发达国家的计量回归与分析.....	58
二、发展中国家与发达国家回归结果比较.....	61
第五章 结论与政策建议	63
第一节 研究结论	63
第二节 政策建议	64
[参考文献]	66
致 谢	71

Contents

Chapter 1 Introduction	1
Section 1 Background and Significance	1
Section 2 Literature Review	3
1. Research Situation of Infrastructure	3
2. Research Situation of Service Trade Dynamic Comparative Advantage.....	7
3. Comments of Research Situation.....	12
Section 3 Research Methods and Ideas	13
Section 4 Innovation and Deficiencies	15
1. Innovation	15
2. Difficulties and Deficiencies.....	15
Chapter 2 Theoretical Research of Infrastructure and Service Trade	
Dynamic Comparative Advantage	16
Section 1 Definition of Infrastructure	16
1. Aboard Definition	16
2. Internal Definition.....	17
3. Definition in This Paper.....	17
Section 2 Theoretical Analysis of Infrastructure and Service Trade Dynamic	
Comparative Advantage	18
1. Factor Accumulation and the Dynamic Transformation of Service Trade	
Comparative Advantage	18
2. Infrastructure and the Dynamic Transformation of Service Trade	
Comparative Advantage in Multi-factor Perspective.....	20
Chapter 3 The Present Situation of Service Trade Dynamic	
Comparative Advantage in Developing Countries	28
Section 1 Choosing Indicators and Sample	28
1. Choosing Indicators	28
2. Choosing Sample	29
Section 2 Analysis of Service Trade Dynamic Comparative Advantage in	
Developing Countries based on RCA Indicator	29
1. Overall Analysis.....	29
2. Departmental Analysis	30
Section 3 Analysis of Service Trade Dynamic Comparative Advantage in	
Developing Countries based on TC Indicator	34
1. Overall Analysis.....	34
2. Departmental Analysis	36
Section 4 Analysis of Service Trade Dynamic Comparative Advantage in	

Developing Countries based on ASTS Indicator.....	38
Chaption 4 Empirical Research of Infrastructure and Service Trade	
Dynamic Comparative Advantage	40
Section 1 Build the Model.....	40
1.Choosing Indicators	40
2.Choosing Sample	41
3.Data Source	41
4.Build the Mode	42
Section 2 Correlation Research between Chinese Infrastructure and Service Trade Dynamic Comparative Advantage	42
1.The Present Situation of Chinese Infrastructure	42
2.The Present Situation of Chinese Service Trade Comparative Advantage	47
3.Correlation between Chinese Infrastructure and Service Trade Dynamic Comparative Advantage	49
Section 3 Econometric Regression and Analysis of Developing Countries....	51
1.Econometric Test.....	51
2.Model Regression	53
Section 4 Comparison of Regression of Developed Countries	58
1.Econometric Regression and Analysis of Developed Countries.....	58
2.Comparison of Regression.....	61
Chaption 5 Conclusion and Policy Proposal	63
Section 1 Research Conclusion	63
Section 2 Policy Proposal.....	64
[References]	66
Acknowledgement	71

第一章 导论

第一节 选题背景及研究意义

20 世纪 80 年代以前,国际服务贸易在世界经贸关系中还不是一个引人注目的领域,80 年代后,国际服务贸易有了突飞猛进的发展,在世界贸易中起着越来越重要的作用。国际服务贸易的发展呈现以下几个特点:第一,世界服务贸易总量快速增长。世界服务贸易出口总额从 1980 年的 3671 亿美元增加到 2012 年的 44258 亿美元,年平均增长率达到 8.09%,高于同期的国际货物贸易出口的年平均增长率 7.34%。虽然世界服务贸易总额还低于世界货物贸易总额,但是服务贸易总额占世界贸易总额的比重在逐年增加,2012 年的比重达到了 23.5%。第二,世界服务贸易结构加快升级。服务贸易从旅游、运输等传统劳动密集型服务贸易向金融、保险、通信服务、咨询服务、计算机软件服务等新兴服务贸易转变。旅游和运输服务贸易出口占世界服务贸易总出口的比重从 1980 年的 64.67%下降到 2012 年为 45.25%,而新兴服务贸易的比重逐年上升。第三,发展中国家在服务贸易中处于劣势地位。从衡量服务贸易比较优势的 RCA 指数来看,绝大多数发展中国家的 RCA 指数持续小于 0.8,仅印度持续位于 0.8 以上,而绝大多数发达国家的 RCA 指数都大于 0.8,美国、英国和西班牙的 RAC 指数持续大于 1.25。从服务贸易发展的趋势来看,发展中国家传统的绝对优势在当前的国际贸易分工模式下的地位逐渐下降,而发展中国家在新兴服务贸易领域处于绝对劣势,难以与发达国家抗衡。

本文主要研究基础设施与服务贸易动态比较优势演化的关系,从广义角度出发,基础设施可分为物质性基础设施及制度性基础设施。其中物质性基础设施包括交通运输、通讯、能源等生产性基础设施以及教育、卫生、科研等非生产性基础设施;制度性基础设施包括法律、政治制度、政策法规等。对于发展中国家来说,要想在国际服务贸易中处于有利地位,必须要实现服务贸易比较优势的动态转变。根据国内外学者的研究,服务贸易比较优势动态转变的两种基本途径是要素积累和技术进步,而一国基础设施的投入能够促进各种不同生产要素的积累,

且会对技术进步产生一定的影响。各国学者的实证研究也表明，一国的基础设施投入与贸易水平有密切的联系，所以对于在服务贸易中处于比较劣势的发展中国家来说，增强基础设施的建设对于提升一国的贸易和经济水平有重要的作用。

以中国为例，改革开放以来，中国的基础设施建设发展迅速，政府多次通过增强基础设施投入来拉动内需，提升了经济发展速度。从 1998 年出台扩大内需政策来应对亚洲金融危机到 2008 年推出四万亿计划来应对国际金融危机，通过基建投资对经济的拉动作用显著。截止 2012 年，中国的各项基础设施建设均取得了显著的成绩。生产性基础设施方面，交通运输基础设施中的航空运输量（注册承运人全球出港量）由 1995 年的 397600 次增加到 2012 年的 2779741 次，位居世界第一，通讯基础设施中的互联网用户（每 100 人）由 1995 年的 0.005 人增加到 2012 年的 42.3 人，增长了 8460 倍，能源基础设施中的能源产量（千吨石油当量）由 1995 年的 1064500 单位增加到 2012 年的 2500000 单位，现已经超过美国；非生产性基础设施方面，教育基础设施中的高等院校入学率 1995 年以来增长了 5 倍多，科研基础设施中的研发支出 1995 年以来增长了 3 倍多，医疗和环保等基础设施也发展迅速；此外，广义的基础设施还包括制度性基础设施，我国的法律、政治制度、政策法规等不断完善。伴随着中国基础设施的完善，中国的各项服务的可贸易性得以增强，带动了中国服务贸易的发展，且中国吸引 FDI 的竞争力逐渐增强，FDI 的流入带来了很强的技术外溢效应，对中国的技术进步以及产业结构的转型升级具有积极的作用。

过去发展中国家的经验表明，基础设施投入的不足是制约经济发展和贸易水平的一个重要因素。特别是在发展中国家经济基础较差的情况下，增加基础设施投入意义显著，基础设施的增加可以使各项服务的可贸易性得以增强，带动了服务贸易的发展，且基础设施的完善能使吸引 FDI 的竞争力逐渐增强，FDI 的流入带来了很强的技术外溢效应，对一国的技术进步以及产业结构的转型升级具有积极的作用。狭义的基础设施主要包括交通运输、通讯、能源等生产性基础设施，而随着社会的发展，教育、科研、医疗等非生产性基础设施以及法律、法规、政治制度等制度性基础设施在经济增长中发挥着越来越重要的作用。因此，从广义基础设施角度出发，研究基础设施与服务贸易比较优势动态转变的关系，对提升一国服务贸易的竞争力，实现服务贸易结构的转型升级，具有重要的意义。

第二节 文献综述

一、国内外关于基础设施的研究现状

（一）基础设施与经济增长的研究

早期关于基础设施的研究主要集中在关于研究其特性以及作为非关键因素影响一国的经济增长。亚当·斯密在《国富论》中就提出了一国政府应该“建立和维持某些公共事业和某些公共过程”，即说明道路、桥梁、河道等公用设施对于一国的分工水平和经济增长有着重要的影响。罗森斯坦·罗丹（1943）提出了“社会先行资本”（social overhead capital）这一概念，包括电力、运输以及通讯等基础工业，认为一个社会应先具备一定的基础工业的积累，才能更好地进行一般产业投资。艾伯特·赫希曼（1958）明确“社会间接资本”的概念，社会间接资本即为基础设施，定义为所有产业活动中所不可缺少的基本服务。他还提出了广义的基础设施除了包括运输、通讯、动力、供水、排水以及灌溉等公共服务，还包括法律、秩序以及教育、公共卫生等公共服务。他认为基础设施的建设可以为经济发展提供一定的保障。以索洛模型为代表的新古典增长理论认为基础设施与其他技术、政治因素一起通过影响“技术水平”而促进经济增长，长期经济增长主要取决于外生技术进步，基础设施不是经济增长的关键变量。

二十世纪 70 年代以后，各国学者开始将基础设施投资作为一项单独资本来研究其对经济增长的影响，并做了一定的实证研究。Arrow and Kurz (1970) 开创性地将公共资本纳入到生产函数中，并研究其对产出和生产率的影响。随后，很多学者将基础设施作为变量纳入科布道格拉斯生产函数中去研究，并作了相关的实证研究。Aschauer (1989) 以 1945-1985 年数据为样本，研究了基础设施投资对产出和生产率的影响，结果表明基础设施投资，特别是运输、动力、供水等核心基础设施对总产出有较强的解释力，基础设施的产出弹性为 0.39 左右，基础设施投资增速的放缓是美国 1971 至 1985 年生产率下降的主要原因。Munnell (1990) 延续了 Aschauer 的研究思路，以美国 1948-1987 年的数据为样本，研究得出基础设施的产出弹性为 0.34-0.41，基础设施投入对于生产率的提高有显著的推动作用。Canning and Fay (1993) 研究了不同种类的基础设施对经济增长的影响，他们运用 57 个国家 1960-1990 的数据，实证得出交通设施的产出弹

性最大,显著高于电力和电讯基础设施。此外,同样的设施对不同国家的弹性也不一样,高收入国家的产出弹性高于低收入国家。Pereira(1993)用 VAR 方法,检验了基础设施与经济增长的格兰杰因果关系并进行了脉冲相应分析。他选取 1950-1989 年美国的年度数据,建立了产出与劳动、私人资本以及基础设施投入之间的向量自回归模型,结果表明:短期基础设施对产出和私人资本的增長的影响没有太大的短期效应,但在长期这种影响较为显著。Demetriades and Mamuneas(2000)运用联立方程法,对 12 个 OECD 国家的面板数据进行实证检验,结果得出基础设施能够节约成本,对利润增长具有积极影响,与经济增长具有正相关性。Caldern and Servn(2004)运用广义矩估计的方法检验基础设施投入与经济增长的关系,研究结果表明基础设施建设存在耗资较大以及耗时较长的问题,可能会引起一定的财政压力,对经济增长的效应可能产生负面的影响。Chen(2007)认为基础设施投资和经济增长是互相推动的作用,基础设施能够拉动经济增长,基础设施投入的增加体现了对未来生产预期的增加,而经济增长通过增加对基础设施的需求和供给能力也会对基础设施投资产生拉动作用。

国内从 80 年代开始才有学者专门研究基础设施与经济增长的关系。王师勤(1985)认为基础设施在生产力发展中有着特殊的作用,可以作为生产力的独立要素,基础设施是联接社会生产力的内部各系统的纽带,是分工协作得以发展的重要的物质保障,是联接生产地与交换地、交换地与消费地的桥梁,是社会产品能够实现的重要的物质基础,此外基础设施能够减少生产和流通的时间,加快资金的周转,提高经济运行的效率。王元京和翟应龙(1990)研究了社会基础设施的投入产出状况,认为随着人均收入的增长,社会各个产业的投资规模和结构会发生会引起产出规模和结构的变化,而基础设施的投入在从低收入国家向中等收入国家转变的过程中起着重要的作用。刘德顺(1994)研究了我国基础设施水平与经济增长的关系并进行了区域比较,他认为基础设施和经济增长确实存在着较强的正相关关系,并且各区域的基础设施水平的状况与该区域的人均国民收入的情况相吻合。赵坚(1995)认为我国基础设施投入的不足是我国经济发展的重要制约因素,他通过建立结构发展模型研究了基础设施与经济增长之间的关系,得出发展基础设施能够加快经济的增长,最后提出了发展基础设施的一些思路。唐建新(1998)认为基础设施是经济增长的基本物质条件,基础设施能够通过影响

要素流动来影响经济增长，良好的基础设施状况能够提升经济的规模经济效应，基础设施能够推动社会和经济结构的调整。范前进等（2004）建立了多部门的一般均衡模型，将公共基础设施这一变量加入到区域经济的中间产品的生产过程，具体分析了公共基础设施投入的变化对产品产量、价格、专业化分工程度的影响。研究结果表明，公共基础设施的投入能够降低中间产品的价格和提高工资率水平，对区域经济增长具有促进作用。踪家峰和李静（2006）运用中国 1987-2003 年的省际面板数据，实证研究了基础设施对经济增长的作用，结果表明我国基础设施与经济增长之间具有显著的正相关关系，此外他分解了增长的差距，研究了基础设施对经济增长的地区差别。王任飞和王进杰（2007）运用 VAR 的方法研究了主要门类基础设施指标与中国经济增长的关系，结果表明主要基础设施变量都与总产出水平、经济结构等具有长期均衡关系，基础设施与经济增长存在互动关系，且基础设施对经济增长的促进作用处于主导地位。骆永民（2010）首先运用因素分析方法得出两个主因素，一是交通、通讯和环保等外部基础设施差距，另一个是水利、电力等内部基础设施差距，然后采用了空间面板计量模型分析了中国城乡基础设施差异的经济效应，结果表明（1）外部基础设施的差距越大，工农业人均产出的差距就越大；（2）城乡基础设施的差距越大，城乡收入、消费的差距与城乡基础设施差距密切相关；（3）交通、通讯和环保等外部基础设施差距对城乡社会性基础设施差距的影响较大；（4）外部基础设施的差距对农民取得工资性收入机会的影响较为显著，而内部基础设施差距并无显著影响。张学良（2012）构建了空间溢出模型，运用 1993-2009 的中国省际面板数据，研究了交通基础设施对区域经济增长的影响，实证结果表明（1）交通基础设施的产出弹性约为 0.05 至 0.07（2）交通基础设施对区域经济增长具有很强的空间溢出效应，如果忽略空间溢出效应，则会高估交通基础设施对经济增长的影响。（3）一个区域的交通基础设施对另一区域经济增长主要表现为正的空间溢出效应，但也存在一定的负空间溢出效应。

（二）基础设施与贸易的研究

二十一世纪以来，国外学者开始研究基础设施对贸易和投资的影响并进行了一定的实证分析。L. Nuno(2001)实证研究了基础设施和运输成本直接的关系，得出基础设施是运输成本的重要决定因素，特别是对于内陆国家。各国的双边贸

易数据验证了基础设施的重要作用,并且估算出运输成本对贸易总量的弹性约为-3,一国的基础设施水平排名从第 50 名恶化到 75 名会使运输成本增加 12%,贸易总量减少 28%。而关于非洲的实证检验得出非洲的基础设施水平较低是贸易总量较少的重要原因。Steven and Daniel(2003)运用两阶段法研究了公共基础设施与美国对外直接投资之间的关系,第一阶段,假设一国是 FDI 流入国,则该国要想吸引美国的资本,则必须具有一定的基础设施水平,比如良好的交通运输环境、有效的政府法制环境等;第二阶段,考虑那些能够吸引美国 FDI 的国家,实证得出该国的基础设施水平与吸引美国 FDI 的数量有显著的正相关关系。Francois and Manchin(2007)运用 1998-2002 年的跨国面板数据,考察了基础设施对出口数量和决策的影响,研究得出在经济发展水平、贸易距离和偏好相同的情况下,良好的基础设施水平能够显著影响一国的出口数量和出口决策,一国的基础设施水平提高 1%,会提升出口数量 0.176,出口的可能性会增加 0.038。Brooks and Humm (2009)对亚洲新兴市场进行了研究,结果表明基础设施的投入能够降低该区域的贸易成本,扩大贸易总量,使区域内的联系更加紧密,对经济发展具有重大的促进作用。

国内学者最近几年开始关注基础设施与贸易和吸引 FDI 的关系。沈克华(2003)研究了外商直接投资、出口和基础设施投入之间的关系,他分别选取了 1981-1997 年以及 1981-2001 年的数据,建立计量模型实证检验了三者之间的关系。结果表明:外商直接投资对出口总量和结构均有显著的影响,且其影响力在加大,而一国基础设施水平是影响 FDI 区位选择的重要因素,而法律、法规等软环境对吸引 FDI 的作用尤为明显。范前进等(2004)建立了多部门的一般均衡模型,分析了一国或地区基础设施规模的变化对于国际贸易的影响。结果表明(1)如果两国具有有相同的消费偏好、技术水平和劳动力供给,劳动力不能国际流动,则公共基础设施的投入对固定成本的影响很小,那么拥有基础设施较多的国家就成为中间产品的净出口国。(2)如果两国具有相同的消费偏好、技术水平和劳动力供给,劳动力不能国际流动,中间产品的差异不至于引起国际贸易,那么拥有的基础设施较多的国家会出口最终产品交换国外劳务。盛丹、包群和王永进(2011)年运用 1998-2001 年中国工业部门的数据,实证研究了基础设施对中国企业出口行为的作用是影响出口的扩展边际还是集约边际,结果表明:基础设施

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库